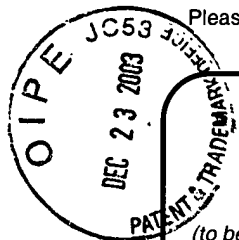


12-24-03

JFW

HDP/SB/21 based on PTO/SB/21 (08-00)

Please type a plus sign (+) inside this box → ☐

TRANSMITTAL FORM

(to be used for all correspondence after initial filing)

Application Number	10/706,725	
	Filing Date	11/12/2003
	First Named Inventor	Heiko Taxis
	Group Art Unit	
Examiner Name		
Total Number of Pages in This Submission		
Attorney Docket Number	4965-000167	

ENCLOSURES (check all that apply)

<input type="checkbox"/> Fee Transmittal Form <input type="checkbox"/> Fee Attached <input type="checkbox"/> Amendment / Response <input type="checkbox"/> After Final <input type="checkbox"/> Affidavits/declaration(s) <input type="checkbox"/> Extension of Time Request <input type="checkbox"/> Express Abandonment Request <input type="checkbox"/> Information Disclosure Statement <input checked="" type="checkbox"/> Certified Copy of Priority Document(s) <input type="checkbox"/> Response to Missing Parts/Incomplete Application <input type="checkbox"/> Response to Missing Parts under 37 CFR 1.52 or 1.53	<input type="checkbox"/> Assignment Papers (for an Application) <input type="checkbox"/> Drawing(s) <input type="checkbox"/> Licensing-related Papers <input type="checkbox"/> Petition <input type="checkbox"/> Petition to Convert to a Provisional Application <input type="checkbox"/> Power of Attorney, Revocation Change of Correspondence Address <input type="checkbox"/> Terminal Disclaimer <input type="checkbox"/> Request for Refund <input type="checkbox"/> CD, Number of CD(s) ____	<input type="checkbox"/> After Allowance Communication to Group <input type="checkbox"/> Appeal Communication to Board of Appeals and Interferences <input type="checkbox"/> Appeal Communication to Group (Appeal Notice, Brief, Reply Brief) <input type="checkbox"/> Proprietary Information <input type="checkbox"/> Status Letter <input type="checkbox"/> Other Enclosure(s) (please identify below):
Remarks The Commissioner is hereby authorized to charge any additional fees that may be required under 37 CFR 1.16 or 1.17 to Deposit Account No. 08-0750. A duplicate copy of this sheet is enclosed.		

SIGNATURE OF APPLICANT, ATTORNEY, OR AGENT

Firm or Individual name	Harness, Dickey & Pierce, P.L.C.	Attorney Name	Christopher M. Brock	Reg. No.	27313
Signature					
Date	December 23, 2004				

CERTIFICATE OF MAILING/TRANSMISSION

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service as express mail in an envelope addressed to: Director of the U.S. Patent and Trademark Office, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450, or facsimile transmitted to the U.S. Patent and Trademark Office on the date indicated below.

Typed or printed name	Christopher M. Brock	Express Mail Label No.	EV 406 075 626 US (12/23/2003)
Signature		Date	December 23, 2003

EV 406 075 626 US



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 52 688.5

Anmeldetag: 13. November 2002

Anmelder/Inhaber: CAA AG, Filderstadt/DE

Bezeichnung: Fahrzeugrechner-System und Verfahren zur Auswahl und Aktivierung von Auswahlmenüs

IPC: G 06 F, B 60 R

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 25. November 2003
Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident

Im Auftrag

Sieck

WITTE, WELLER & PARTNER

Patentanwälte

Rotebühlstraße 121 D-70178 Stuttgart

Anmelder:

CAA AG
Raiffeisenstraße 34
70794 Filderstadt
Deutschland

11. November 2002
1421P124 - ML/sp

Fahrzeugrechner-System und Verfahren zur Auswahl
und Aktivierung von Auswahlmenüs

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Fahrzeugrechner-System mit einer Steuereinrichtung zur Darstellung eines Hauptmenüs und mehreren Untermenüs, die beide jeweils zumindest einen auswählbaren Menüpunkt enthalten, und einer Bedieneinheit zur Auswahl und Aktivierung eines Menüpunkts innerhalb des Haupt- oder eines Untermenüs. Ferner betrifft die vorliegende Erfindung ein Verfahren zur Auswahl und Aktivierung von Auswahlmenüs in einem Fahrzeugrechner-System.

Fahrzeugrechner-Systeme der vorgenannten Art sind allgemein bekannt. Die Anmelderin bietet beispielsweise unter dem Namen „CarPC“ ein System an, mit dem eine Vielzahl von Funktionen innerhalb eines Fahrzeugs gesteuert werden können. So gehört zu dem Funktionsumfang eines solchen Fahrzeugrechner-Systems nicht nur die Bedienung bzw. Steuerung der Audio-Quellen und des Navigationssystems, sondern vielmehr auch der Kommunikations-Einheiten, wie Telephonie, Internet etc., oder aber auch klassischer fahrzeugspezifischer Funktionen, wie Klimatisierung, Sitzverstellung etc.

Das Fahrzeugrechner-System umfasst zur Bedienung dieser Funktionen einen Monitor, auf dem Auswahlmenüs dargestellt werden, über deren Auswahl sich die einzelnen Funktionen aktivieren lassen. Die Auswahlmenüs sind üblicherweise hierarchisch aufgebaut und enthalten eine Hauptmenüebene und eine oder mehrere darunter liegende Untermenüebenen. Das Hauptmenü sowie die Untermenüs enthalten wiederum jeweils mehrere Menüpunkte, die zur Auswahl angeboten werden.

Die Auswahl eines Menüpunkts sowohl im Hauptmenü als auch in den Untermenüs erfolgt mittels einer Bedieneinheit, die üblicherweise als so genannter Dreh-/Drücksteller ausgebildet ist. Durch Drehen des Dreh-/Drückstellers lässt sich ein Cursor von einem Menüpunkt zum nächsten bewegen, während die Aktivierung, d.h. die Wahl eines Menüpunkts, durch Drücken dieses Dreh-/Drückstellers erfolgt.

Sehr häufig ist zur schnelleren Navigation innerhalb der Auswahlmenüs ein so genannter Hardkey (Tastschalter) vorgesehen, mit dem von jeder beliebigen Menüebene heraus in das Hauptmenü gesprungen werden kann.

Möchte der Benutzer des Fahrzeugrechner-Systems nun von einem einem Hauptmenüpunkt zugeordneten Untermenü zu einem anderen Hauptmenüpunkt gelangen, muss er zunächst beispielsweise durch Drücken des Hardkeys in das Hauptmenü zurück springen, dann den Dreh-/Drücksteller drehen, bis der Cursor auf dem gewünschten Hauptmenüpunkt steht, um schließlich durch Drücken des Dreh-/Drückstellers diesen Hauptmenüpunkt zu aktivieren und damit in das darunter liegende Untermenü zu gelangen.

Obgleich sich diese Bedienung in der Praxis bewährt hat, besteht gerade im Fahrzeugbereich der Wunsch, die Ergonomie eines Fahrzeugrechner-Systems und damit die Bedienungsfreundlichkeit weiter zu erhöhen.

Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung besteht deshalb darin, das Fahrzeugrechner-System der eingangs genannten Art so weiterzubilden, dass es eine einfachere und damit ergonomischere Bedienung zulässt.

Diese Aufgabe wird bei dem Fahrzeugrechner-System der vorgenannten Art dadurch gelöst, dass ein Schaltelement vorgesehen ist, dessen wiederholte Betätigung die Steuereinrichtung veranlasst, die einzelnen Menüpunkte des Hauptmenüs nach einer vorgegebenen Reihenfolge zu aktivieren.

D.h. mit anderen Worten, dass die Funktionen des Zurückspringens in das Hauptmenü, das Bewegen des Cursors auf einen Menüpunkt des Hauptmenüs und die Aktivierung dieses Menüpunkts, um in die darunter liegende Untermenüebene zu gelangen, alleine über das Betätigen des Schaltelements erfolgt. Dabei wird mit jeder weiteren Betätigung des Schaltelements der nächste Hauptmenüpunkt aktiviert. Damit lassen sich durch wiederholtes Betätigen des Schaltelements alle Menüpunkte des Untermenüs der Reihe nach auf dem Bildschirm darstellen, wobei nach Erreichen des letzten Menüpunkts wieder zum ersten Menüpunkt gesprungen wird. Die einzelnen Untermenüpunkte des jeweils dargestellten Untermenüs können dann in gewohnter Weise mittels des Dreh-/Drückstellers ausgewählt und aktiviert werden.

Es zeigt sich folglich, dass dieses Schaltelement eine deutliche Vereinfachung der Bedienung des Fahrzeugrechner-Systems ermöglicht. Insbesondere kann der Benutzer mit reduziertem Sichtkontakt zu dem Monitor zu den gewünschten Untermenüpunkten navigieren.

Bevorzugt ist die Bedieneinheit als Dreh-/Drücksteller ausgebildet und umfasst ein weiteres Schaltelement, mit dem in das Hauptmenü umgeschaltet werden kann. D.h. mit anderen Worten, dass durch Betätigen dieses weiteren Schaltelements die Menüpunkte des Hauptmenüs auf dem Bildschirm des Fahrzeugrechner-Systems dargestellt werden, unabhängig davon, wo sich der Benutzer innerhalb der Auswahlmenüs gerade befindet.

In einer bevorzugten Weiterbildung ist eine Auswerteeinrichtung vorgesehen, die die Auswahl von Menüpunkten des Hauptmenüs re-

gistriert und zu jedem Menüpunkt einen Häufigkeitswert bestimmt.

D.h. mit anderen Worten, dass die Auswerteeinrichtung registriert, welche Untermenüpunkte, vorzugsweise der direkt der Hauptmenüebene folgenden Ebene, vom Benutzer ausgewählt werden. Diese Häufigkeitswerte lassen sich dann vorteilhafterweise dazu benutzen, die Reihenfolge der durch Betätigen des Schaltelements aktivierten Hauptmenüpunkte festzulegen. Um die Navigation zu beschleunigen, könnten bei jeder neuen Navigation die am häufigsten benutzten Menüpunkte durch Betätigen des Schaltelements der Reihe nach auf dem Bildschirm dargestellt werden. Eine „neue Navigation“ beginnt für das Fahrzeugrechner-System beispielsweise immer dann, wenn vor dem Betätigen des Schaltelements ein Untermenüpunkt über die Bedieneinheit ausgewählt und aktiviert wurde.

Selbstverständlich wäre es auch vorstellbar, dass die Reihenfolge der Aktivierung der Hauptmenüpunkte durch Betätigen des Schaltelements frei wählbar ist.

Dies hätte den Vorteil, dass eine Anpassung an die Vorlieben des Benutzers möglich wäre.

Eine weitere Anpassung des Fahrzeugrechner-Systems könnte darin bestehen, dass der Benutzer die über das Schaltelement erreichbaren Hauptmenüpunkte einschränkt auf diejenigen, die für ihn am wichtigsten sind.

Auch diese Maßnahme wird einen weiteren Beitrag zu einer besseren Anpassung liefern.

Die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe wird auch von einem Verfahren zur Auswahl und Aktivierung von Auswahlmenüs in einem Fahrzeugrechner-System dadurch gelöst, dass durch Betätigen eines Schaltelements die Hauptmenüpunkte der Reihe nach ausgewählt und aktiviert werden können.

Dieses Verfahren liefert die bereits zuvor im Zusammenhang mit dem Fahrzeugrechner-System genannten Vorteile, so dass auf eine Wiederholung an dieser Stelle verzichtet wird.

Es ist bevorzugt, die Reihenfolge der Auswahl und Aktivierung der Hauptmenüpunkte durch Betätigen des Schaltelements einstellbar auszugestalten. Besonders bevorzugt wird die Reihenfolge entsprechend einer Häufigkeit der benutzten Hauptmenüpunkte festgelegt.

Ferner ist bevorzugt, nach der Betätigung des Schaltelements und einer anschließenden Auswahl und Aktivierung eines Untermenüpunkts die Reihenfolge bezüglich der Auswahl und Aktivierung der Hauptmenüpunkte von vorne zu beginnen.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung und den beigefügten Zeichnungen.

Es versteht sich, dass die vorstehend genannten und die nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen:

- Fig. 1 ein schematisches Diagramm des Aufbaus von Auswahlmenüs;
- Fig. 2 ein schematisches Blockschalttdiagramm eines Fahrzeugrechner-Systems in stark vereinfachter Form; und
- Fig. 3 eine Tabelle zur Erläuterung des erfindungsgemäßen Verfahrens.

In Fig. 2 ist in schematischer Darstellung ein Fahrzeugrechner-System gezeigt und mit dem Bezugszeichen 10 gekennzeichnet. Das Fahrzeugrechner-System 10 umfasst eine Steuereinrichtung 12, die beispielsweise in Form eines an ein Fahrzeug angepassten PCs ausgebildet sein kann.

Die Steuereinrichtung 12 ist mit einer Ansteuerungseinheit 14 verbunden, die Steuersignale an einen Monitor 16 liefert. Dieser Monitor 16 ist üblicherweise im Armaturenbrett des Fahrzeugs für den Fahrer gut sichtbar untergebracht.

Zur Bedienung des Fahrzeugrechner-Systems sind im vorliegenden Ausführungsbeispiel ein so genannter Dreh-/Drücksteller 18 und ein Schaltelement 20 in Form eines Tasters vorgesehen.

Mit der Steuereinrichtung 12 ist ferner ein Speicher 22 sowie eine Auswerteeinrichtung 24 verbunden, auf deren Funktion später noch eingegangen wird.

Mit Hilfe des Fahrzeugrechner-Systems 10 lassen sich unterschiedlichste Komponenten innerhalb eines Fahrzeugs bedienen und steuern, beispielsweise eine Audio-Komponente, die Radio, CD und Kassettenrekorder umfasst, eine Navigations-Komponente mit Routenführung, Telematikdiensten etc., eine Telephonie- und Internet-Komponente oder eine Klimatisierungs-Komponente, um nur einige wenige zu nennen. Diese Komponenten sind in Fig. 2 schematisch dargestellt und mit dem Bezugszeichen 30a, 30b, 30c gekennzeichnet. Die Ansteuerung selbst erfolgt im günstigsten Fall über ein Bussystem, das in Fig. 2 mit dem Bezugszeichen 32 gekennzeichnet ist. Bei dem Bussystem kann es sich beispielsweise um ein so genanntes CAN-Bussystem handeln.

Die Bedienung dieser Komponenten kann nun alleine über den Dreh-/Drücksteller 18 erfolgen, mit dem auf dem Monitor 16 dargestellte Auswahlmenüs ausgewählt und aktiviert werden können. Die zur Verfügung stehenden Auswahlmenüs selbst sind in dem Speicher 22 abgelegt und können von der Steuereinrichtung 12 abgerufen und zur Darstellung über die Ansteuerungseinheit 14 zum Monitor 16 übertragen werden.

Der Aufbau von Auswahlmenüs ist schematisch in Fig. 1 dargestellt. Gut zu erkennen ist der hierarchische Aufbau, der sich in mehrere Ebenen, so genannte Menüebenen oder kurz Menüs, gliedert. Die höchste Menüebene bildet hierbei das Hauptmenü, das rein beispielhaft bei der vorliegenden Ausführungsform vier Hauptmenüpunkte HM1 - HM4 enthält. Jeder Hauptmenüpunkt HM1 - HM4 könnte hierbei für eine zu bedienende Komponente 30 stehen.

Die nächste Menüebene bildet das Untermenü 1, das hier insgesamt sieben Menüpunkte enthält, wobei die Untermenüpunkte 1, 2

dem ersten Hauptmenü HM1, die Menüpunkte 3, 4 dem zweiten Hauptmenüpunkt HM2, die Menüpunkte 5, 6 dem dritten Hauptmenüpunkt HM3 und der Menüpunkt 7 dem Hauptmenüpunkt HM4 zugeordnet sind. An diese Untermenüebene 1 können sich weitere Untermenüebenen (im vorliegenden Fall nur die Untermenüebene 2) anschließen.

Möchte der Benutzer beispielsweise einen Menüpunkt 34 der Untermenüebene 2 aktivieren, muss er zunächst in der Hauptmenüebene den Menüpunkt HM1 auswählen und aktivieren. Dies hat zur Folge, dass die untergeordneten Menüpunkte 1, 2 des Untermenüs 1 auf dem Monitor 16 dargestellt werden. Über den Dreh-/Drücksteller 18 wählt er nun den Menüpunkt 1 aus und aktiviert ihn durch Drücken des Dreh-/Drückstellers, so dass auf dem Monitor 16 nun die beiden Menüpunkte 34 und 36 zur Auswahl dargestellt werden. Der Benutzer wird wiederum den Dreh-/Drücksteller drehen, um die Auswahlmarkierung bzw. den Cursor auf den Menüpunkt 34 zu bringen, und den Dreh-/Drücksteller 18 dann drücken, um diesen Menüpunkt 34 zu aktivieren.

Zur Vereinfachung der Navigation innerhalb der Auswahlmenüs ist nun das Schaltelement 20 vorgesehen, dessen Betätigung zur Folge hat, dass die Steuereinrichtung 12 mit jeder Betätigung der Reihe nach die Hauptmenüpunkte HM1 – HM4 auswählt und aktiviert. Das bedeutet mit anderen Worten, dass der Reihe nach die Untermenüpunkte 1, 2 des Untermenüs 1, dann die Untermenüpunkte 3, 4, dann die Untermenüpunkte 5, 6 und schließlich der Untermenüpunkt 7 auf dem Monitor 16 dargestellt werden. Nach dem viermaligen Betätigen des Schaltelements 20 beginnt die Reihe dann wieder mit dem Hauptmenüpunkt HM1 und folglich der Darstellung der Untermenüpunkte 1, 2.

In Fig. 3 ist in der gezeigten Tabelle in der zweiten Zeile dargestellt, welche Untermenüpunkte beim Betätigen des Schaltelements 20 auf dem Monitor 16 dargestellt werden.

Das Schaltelement 20 vereinigt somit mehrere Bedienvorgänge in einem Element, nämlich zunächst die Auswahl eines Hauptmenüpunkts durch Drehen des Dreh-/Drückstellers 18 und dann die Aktivierung des ausgewählten Menüpunkts durch Drücken des Dreh-/Drückstellers 18. Die Auswahl des Hauptmenüpunkts HM1 - HM4 erfolgt hierbei im einfachsten Fall nach einer fest vorgegebenen Reihenfolge, im vorliegenden Ausführungsbeispiel in der Reihenfolge HM1, HM2, HM3, HM4.

Es wäre jedoch auch denkbar, dass der Benutzer diese Reihenfolge selbst festlegen und im Speicher 22 speichern kann. Eine solche individuelle Reihenfolge ist beispielsweise in der vierten Zeile der in Fig. 3 gezeigten Tabelle dargestellt.

Neben dieser eher statischen Festlegung der Reihenfolge ist es auch denkbar, die Reihenfolge dynamisch durch die Steuereinrichtung 12 festlegen zu lassen. Als Kriterium zur Festlegung der Reihenfolge käme beispielsweise die Häufigkeit der Auswahl bestimmter Hauptmenüpunkte in Frage. Hierfür weist das Fahrzeugrechner-System 10 die Auswerteeinrichtung 24 auf, die die Auswahl und Aktivierung von Menüpunkten des Untermenüs 1 zahlenmäßig festhält und den zugehörigen Hauptmenüpunkten HM1 bis HM4 zuordnet. D.h. mit anderen Worten, dass dem Hauptmenüpunkt HM1 beispielsweise ein großer Häufigkeitswert zugeordnet wird, wenn der Benutzer sehr häufig die Menüpunkte 1 und 2 des Untermenüs 1 auswählt und aktiviert.

Die von der Steuereinrichtung 12 festgelegte Reihenfolge der ausgewählten und aktivierten Hauptmenüpunkte HM1 – HM4 beim Betätigen des Schaltelements 20 kann nun an Hand dieser Häufigkeitswerte erfolgen.

Bei allen drei vorgenannten Möglichkeiten der Reihenfolgenbildung wird die vorgegebene stets Reihenfolge eingehalten, d.h. mit jedem Betätigen des Schaltelements 20 wird zu dem der Reihenfolge entsprechenden nächsten Hauptmenüpunkt gesprungen. Ist das Ende der Reihenfolge erreicht, wird wieder zum ersten Element der Reihenfolge gesprungen. Es spielt dabei keine Rolle, ob zwischenzeitlich weitere Untermenüpunkte aktiviert wurden oder eine größere Zeitspanne zwischen zwei aufeinanderfolgenden Betätigungen des Schaltelements 20 vergangen ist.

Alternativ hierzu ist es jedoch auch vorstellbar, die Reihenfolge dann wieder am Anfang beginnen zu lassen, wenn nach der Betätigung des Schaltelements 20 einer der Menüpunkte des Untermenüs 1 ausgewählt wird. Das bedeutet, dass bei einer Standardreihenfolge und zweimaliger Betätigung des Schaltelements 20 und Auswahl und Aktivierung einer der beiden Menüpunkte 3, 4 bei der nächsten Betätigung des Schaltelements 20 wieder die beiden Menüpunkte 1, 2 des Untermenüs 1 auf dem Monitor 16 dargestellt werden (also die Reihenfolge der Hauptmenüpunkte wieder von vorne beginnt).

Neben diesem Kriterium könnte selbstverständlich auch die Zeitspanne zwischen aufeinander folgenden Betätigungen des Schaltelements 20 herangezogen werden. Übersteigt die Zeitspanne beispielsweise einen vorgegebenen Wert, könnte die Reihenfolge wieder von vorne beginnen.

Nach alledem zeigt sich, dass durch das Vorsehen des zusätzlichen Schaltelements 20 eine deutliche Vereinfachung der Navigation innerhalb von Auswahlmenüs ermöglicht wird. Der Benutzer kann mit deutlich weniger Bedienvorgängen zu dem gewünschten Untermenüpunkt gelangen.

Patentansprüche

1. Fahrzeugrechner-System mit

- einer Steuereinrichtung (12) zur Darstellung eines Hauptmenüs und mehrerer Untermenüs, die beide jeweils zumindest einen auswählbaren Menüpunkt enthalten, und
- einer Bedieneinheit (18) zur Auswahl und zur Aktivierung eines Menüpunkts innerhalb des Haupt- oder eines Untermenüs,

gekennzeichnet durch ein Schaltelement (20), dessen wiederholte Betätigung die Steuereinrichtung (12) veranlasst, die einzelnen Menüpunkte (HM1 - HM4) des Hauptmenüs nach einer vorgegebenen Reihenfolge zu aktivieren.

- 2. Fahrzeugrechner nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Bedieneinheit (18) ein Dreh-/Drücksteller ist.
- 3. Fahrzeugrechner nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass ein weiteres Schaltelement zum Umschalten in das Hauptmenü vorgesehen ist.
- 4. Fahrzeugrechner nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass eine Auswerteeinrichtung (24) vorgesehen ist, die die Auswahl von Menüpunkten des Hauptmenüs registriert und zu jedem Menüpunkt (HM1-HM4) einen Häufigkeitswert bestimmt.

5. Fahrzeugrechner nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuereinrichtung (12) die Reihenfolge entsprechend der Häufigkeitswerte festlegt.
6. Fahrzeugrechner nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Reihenfolge der Aktivierung der Menüpunkte des Hauptmenüs einstellbar ist.
7. Fahrzeugrechner nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die zur Darstellung vorgesehenen Menüpunkte auswählbar sind.
8. Verfahren zur Auswahl und Aktivierung von Auswahlmenüs in einem Fahrzeugrechner-System, wobei die Auswahlmenüs ein Hauptmenü mit zumindest zwei Hauptmenüpunkten und zumindest ein Untermenü mit zumindest zwei Untermenüpunkten enthalten, dadurch gekennzeichnet, dass durch Betätigen eines Schaltelements die Hauptmenüpunkte der Reihe nach ausgewählt und aktiviert werden können.
9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Reihenfolge der Auswahl und Aktivierung der Hauptmenüpunkte durch Betätigen des Schaltelements einstellbar ist.
10. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Reihenfolge entsprechend einer Häufigkeit der benutzten Hauptmenüpunkte festgelegt wird.

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 8 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass nach der Betätigung des Schaltelements und einer anschließenden Auswahl und Aktivierung eines Untermenüpunkts die Reihenfolge bezüglich Auswahl und Aktivierung der Hauptmenüpunkte von vorne beginnt.

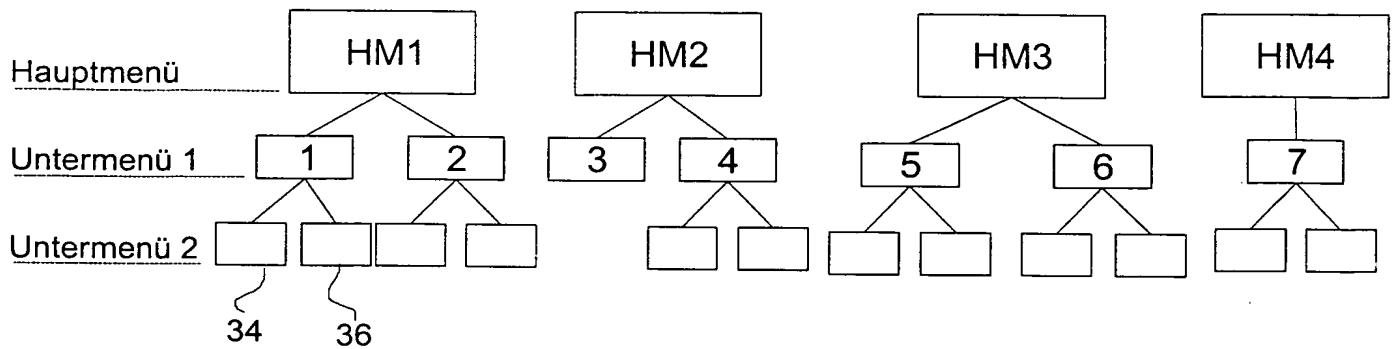


Fig. 1

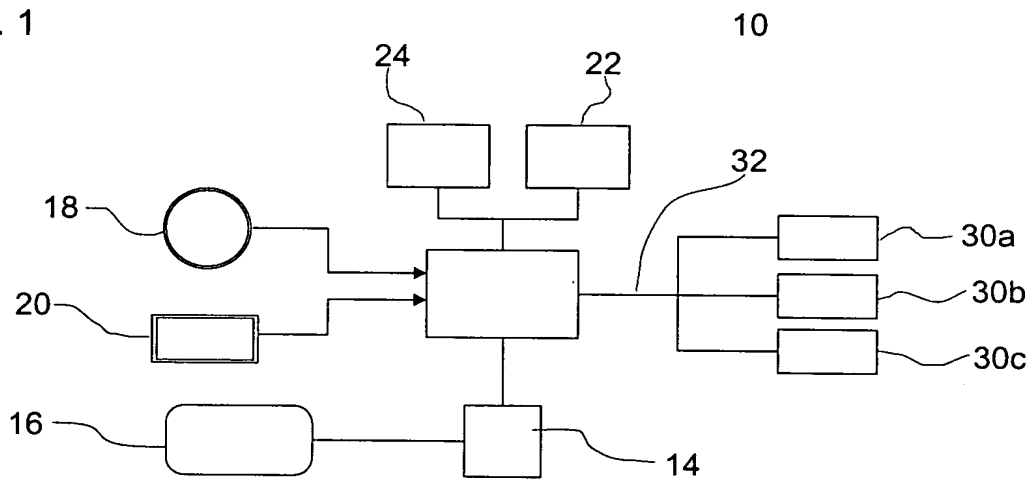


Fig. 2

	1x	2x	3x	4x
Standard	1, 2	3, 4	5, 6	7
Häufigk.	3, 4	1, 2	7	5, 6
Individ.	1, 2	7	5, 6	3, 4

Fig. 3

Zusammenfassung

Es wird ein Fahrzeugrechner-System angegeben, mit einer Steuereinrichtung (12) zur Darstellung eines Hauptmenüs und mehrerer Untermenüs, die beide jeweils zumindest einen auswählbaren Menüpunkt enthalten, und mit einer Bedieneinheit (18) zur Auswahl und zur Aktivierung eines Menüpunkts innerhalb des Haupt- oder eines Untermenüs. Das System ist gekennzeichnet durch ein Schaltelement (20), dessen wiederholte Betätigung die Steuereinrichtung (12) veranlasst, die einzelnen Menüpunkte (HM1 - HM4) des Hauptmenüs nach einer vorgegebenen Reihenfolge zu aktivieren.

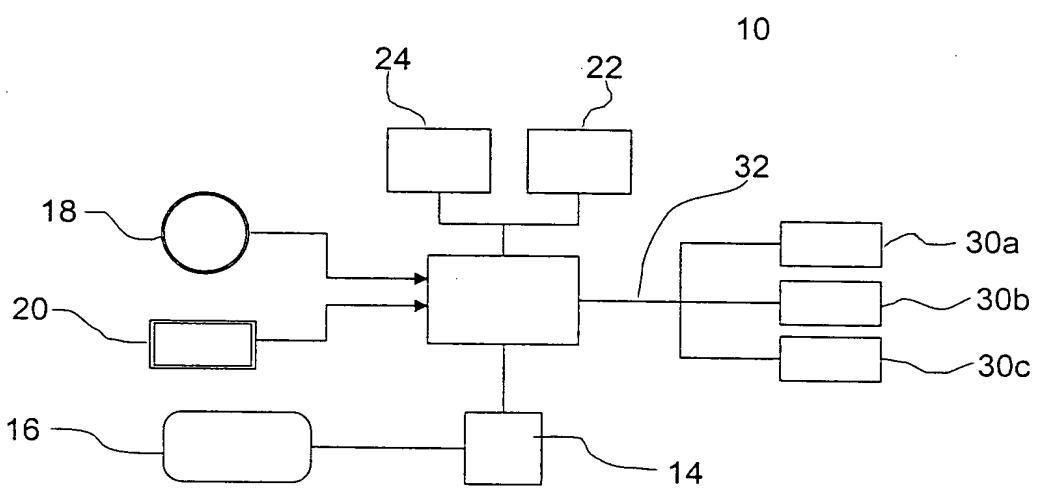


Fig. 2